SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 16 y 37 minutos.)

-La Comisión de Defensa Nacional tiene el agrado de recibir a los señores delegados de la Asociación de Funcionarios de la Aeronáutica Civil, a quienes damos la palabra a efectos de que expongan los motivos de su visita.

SEÑOR FILIPPI.- Antes que nada, agradezco a los integrantes de la Comisión el habernos recibido para informarlos de nuestras inquietudes.

Teníamos un material preparado pero, la solicitud para esta entrevista la formulamos hace 15 días y en este lapso se aprobó el Decreto Nº 158/02, referido a la Administración Central -concretamente refiere a gastos de horas extras y viáticos en la Administración Central- que modificó la mayoría de los puntos que habíamos previsto tratar en esta reunión, por lo que tendremos que referirnos solamente a algunos aspectos. Nosotros habíamos solicitado esta entrevista, reitero, con anterioridad a la aprobación de este Decreto debido a que, por otra disposición anterior, se habían bajado en un 20% ese tipo de gastos. A raíz de ello, se formó la Comisión integrada por representantes de la Dirección General de Infraestructura Aeronáutica y de los gremios de distintas Direcciones, a los efectos de organizar la estrategia y planificar las horas y viáticos para poder realizar el mantenimiento aeronáutico de todo el país. A pesar de que teníamos toda la información preparada, surgió el decreto 158/02 que dispone dejar ese gasto en cero, por lo que uno de los temas a tratar no está aún debidamente documentado por falta de tiempo y pasaríamos a otro punto.

También nos preocupa que en el artículo 106 de la Ley de Presupuesto se establece la fusión de dos Unidades Ejecutoras con el argumento de poder salir, de alguna manera, de la lista negra de la Fuerza Aérea. Uno de los puntos por los cuales nuestro país estaba en esa lista negra, era que la organización estaba dividida en Dirección General de Aviación Civil y Dirección de Infraestructura Aeronáutica. Con esta reestructura y esta unificación, se pretendía darle una organización distinta y, por lo menos, cumplir en algo con los criterios de la Fuerza Aérea. Como representantes gremiales, fuimos invitados a participar y podemos decir que en algunas cosas estuvimos de acuerdo y en otras discrepamos; salió la ley con ese artículo pero, en uno de sus puntos expresa que se reglamentará por decreto en 90 días. Sin embargo, ya pasó un año, y el decreto reglamentario no ha salido. Hemos investigado y, aparentemente, el trámite todavía está por DISEPRE. Esto trae aparejado un problema en la carrera administrativa de los funcionarios, que se ve agravado por el Decreto Nº 158 que dejaría sin trabajo a los eventuales. Debemos señalar que existen controladores aeronáuticos trabajando con carácter de eventuales que, por el decreto reglamentario de la Ley de Presupuesto, iban a ver regularizada su situación, ya sea por medio de la contratación o de la presupuestación.

Por otro lado, las vacantes generadas en el Ejercicio 2001, se perderán al 31 de diciembre de 2002 si no se aprueba el decreto y se hacen los concursos para cubrir esas vacantes. También se regularizaría la situación de funcionarios técnicos que no están en el escalafón correspondiente.

Todo esto trae aparejado que los funcionarios estén desde hace un año esperando que se reglamente esto, lo que acarrea un problema en la carrera administrativa y en toda la función del Organismo, más allá de las discrepancias que tenemos con la ley, porque nos quitó la participación en los proventos de la empresa y dejó por el camino una ecuación económica que se había fijado en el año 1992 para el gasto de los dineros en esta Unidad Ejecutora.

Por eso, entendemos que una de las formas en las cuales se puede solucionar algo el funcionamiento de este Organismo, es con este decreto reglamentario del artículo 106 de la Ley de Presupuesto.

Por otra parte, por participar en la recaudación del organismo, teníamos una compensación que, al eliminarse por esta ley, se congeló. Además, en un apartado de la Ley se expresa que la partida fija va a ser a la persona y no al cargo. Entonces, tenemos el problema de que si un funcionario grado 10 concursa por un grado 12, si lo gana va a ganar lo mismo.

La compensación no se traslada al cargo sino que queda incorporada a la persona. Entonces, corta toda la carrera administrativa significando esto que nadie va a tener más interés en presentarse a concurso. Esto quiere decir que se va a ganar lo mismo pero en un nivel inferior y sin responsabilidad. Hay que tener en cuenta que esta Unidad Ejecutora recauda más de U$S 30:000.000 al año y que por distintos motivos siempre se mantuvo dependiente del Ministerio de Defensa Nacional -tal vez tenemos algún reparo pero no sería muy grave- y administrada por oficiales de la Fuerza Aérea. Nosotros entendemos que como oficiales de la Fuerza Aérea tienen cometidos específicos y no están capacitados para administrar esta empresa que es aeronáutica, pero esencialmente técnica y administrativa. Pensamos que esto ha perjudicado el avance de la aeronáutica en nuestro país.

Por otro lado, y con las dificultades económicas por las que estamos atravesando -por eso me referí a la recaudación del organismo- se ha invertido en el nuevo centro de control algo así como U$S 10:000.000 y por no tener un manejo propio de los dineros -porque pertenecemos a la Administración Central- si necesitamos realizar una reparación urgente de algunos de los sistemas de comunicación como el radar o el sistema eléctrico, no tenemos la posibilidad de efectuar una compra directa porque el monto lo maneja la Administración Central. Como consecuencia de todo esto nos podemos quedar con parte del sistema fuera de servicio. En este momento, debido al recorte de las horas, hay sectores del país en donde se va a trabajar mientras haya sol, porque los funcionarios que están desempeñando funciones allí, sin las horas extras, no pueden cubrir el horario en su totalidad. En el Aeropuerto de Carrasco, todavía estamos manejando esta situación y la vamos llevando pero, se han olvidado que parte de los funcionarios cumplen el servicio las 24 horas de los 365 días del año. No digo los funcionarios sino que el servicio que cubrimos en la gran mayoría representa esta carga horaria. Estos recortes van a traer aparejado que habrá que cerrar el Aeropuerto en la noche

de las 22 ó 24 horas hasta el otro día, con las consecuencias económicas que ello representa. Digo esto porque nosotros brindamos un servicio que se cobra bien y vamos a dejar de recaudar.

La primera parte de mi exposición se refirió al decreto reglamentario y la segunda se refiere concretamente a la situación en que nos vamos a encontrar a partir de mañana -puesto que esta disposición está rigiendo desde el 1º de mayo- ya que la semana que viene va a haber servicios que estarán restringidos.

Me gustaría que mi compañero pudiera hacer uso de la palabra para explicar a los señores Senadores una posible solución que desde el año 1992 tenemos planteada y que consiste en salir de la órbita de la Administración Central y formar una empresa. Además, quiero informar a los señores Senadores que podemos dejar copia de todo este material.

SEÑOR DIGIACOMO.- Quería agregar algo a lo expuesto por el señor Filippi. En los aeropuertos del interior se brinda un servicio las 24 horas quedando, muchos de los funcionarios a permanencia a la orden en su casa. Al hacerse el recorte la permanencia no se va a poder seguir cumpliendo, lo que trae aparejado que los servicios sanitarios -si es que hay algún problema médico- no se van a poder llevar a cabo si no se sigue con la permanencia a la orden en la casa. Asimismo, el traslado de órganos tampoco se va a poder hacer porque, como es sabido, es en cualquier momento y hora. Además, tenemos el problema del recorte de horas en Laguna del Sauce, el cual se corta desde las 22 horas a las 7 horas hasta nuevo aviso. Nuestra empresa contaba con 750 funcionarios en todo el país y dejaron el servicio 157 trabajadores debido a que el Estado los incentivó para que se retiraran. Esta cifra equivale al 26% de los funcionarios que trabajaban en el Aeropuerto de Carrasco y en los del interior. Por este motivo, hubo una mayor carga horaria de los pocos funcionarios que quedaron en la empresa. Con estas medidas el servicio se restringió. Formamos una comisión a los efectos de resolver en parte lo que podía suceder y determinar cuáles podían ser los servicios que se iban a ver resentidos. En este sentido, vimos que eran unos cuantos pero que por el momento se iban a mantener. Llegamos a la conclusión de que es preferible cerrar un servicio si la seguridad aeronáutica tambalea. Por eso es que el NOTAM de Laguna del Sauce se cerró en el horario mencionado y en los aeropuertos del interior no sabemos cómo vamos a solucionar el problema sanitario y de traslado de órganos.

Reitero que la situación está bastante complicada y los servicios se van a ir cerrando de a poco.

Desde hace bastante tiempo, concretamente, a partir del año pasado, contamos con elementos de radioayuda para la navegación dentro del territorio nacional, que son utilizados por aviones provenientes de Brasil, Argentina y Chile. Dichos elementos proporcionan seguridad. Sin embargo, desde hace cierto tiempo hay dos o tres que no están funcionando, por ejemplo, en Tacuarembó y Melo, y va a llegar un momento en que no se va poder reparar los que tenemos y los aviones tendrán que desviarse, por ejemplo, para ir de Argentina a Brasil, utilizando vías más largas pero más seguras.

Pensamos que, de esa manera, el país pierde ingresos muy importantes y no vemos cómo podemos solucionar el problema mientras continuemos perteneciendo al gobierno central. Si pedimos una lata de pintura, la demora es de seis o siete meses.

SEÑOR FILIPPI.- Si me permiten, deseo corroborar lo que estaba manifestando el señor Digiacomo. Quiero decir que la Dirección General de Infraestructura Aeronáutica, al igual que todos los organismos aeronáuticos, se rige por la Organización Internacional de Aviación Civil. Ante la mínima duda de que un equipo o algún servicio no funcione o no se pueda prestar en forma eficiente, tenemos que denunciarlo y dejarlo fuera de servicio. No podemos decir, por ejemplo, que si se rompe una lamparita igual se prende con la mitad. Los equipos deben ser cien por cien confiables y también se debe contar con equipos alternativos en funcionamiento. No podemos permitir que si un avión con trescientos pasajeros sobrevuela nuestro país, se quede sin ruta por la falla de un equipo. La gran mayoría de los equipos están duplicados, justamente, para prever ese tipo de anomalías. Bajo esas condiciones tan estrictas, ante la mínima duda, lo primero que tenemos que hacer es denunciar que un equipo está roto o que tuvo problemas y ya no brinda seguridad. Como funcionarios, deslindamos responsabilidades y advertimos a la jefatura que se liberen notas en la forma de avisos internacionales acerca de que no se pueden brindar determinados servicios.

SEÑOR DIGIACOMO.- Como decía, tenemos un proyecto de empresa pública no estatal, que fue presentado en el año 1986, pero no tuvo mucho andamiento. En ese momento, se aprobó el marco financiero según el cual se distribuían los ingresos de la DGIA de la siguiente manera: un 35% para inversiones, un 12% para funcionamiento y un 33% para retribuciones personales. Creemos que ese marco legal es el más apto para la aviación porque obliga a la Administración a invertir un 35% de los ingresos. Pero desde el año 1986 hasta el 2000 se invirtió cero peso. La aviación dejó de funcionar porque no se cumplieron las leyes legales que rigen el marco económico.

Consideramos que esta empresa es la mejor. Incluso, tenemos todos los marcos legales, la organización y el funcionamiento, así como también la creación de los objetos, competencias, regímenes financieros, disposiciones generales y transitorias, marco legal y jurídico. Pensamos que todas estas materias deberían estar contempladas dentro de la aeronáutica. Sería deseable integrar un directorio con todos los agentes interesados en la aeronáutica, es decir, compañías aéreas nacionales e internacionales, Fuerza Aérea, turismo y transporte.

A nuestro juicio, esto sería lo más importante para poder resolver este tema.

SEÑOR FILIPPI.- Quisiera explicar en qué criterios nos basamos para elaborar esta propuesta, ya que no es invención nuestra. Concretamente, en España la empresa ENA funciona bajo estos criterios, y antes de que ella existiera el funcionamiento era el mismo que hoy tenemos nosotros. No sé si los señores Senadores saben que ENA fue la empresa que se presentó a la licitación de la concesión del Aeropuerto Internacional de Carrasco. Basados en estos criterios, pensamos que una empresa que brinda servicio aeronáutico en casi toda España y, además, se presenta para gestionar aeropuertos fuera de su país, debe funcionar bien.

Reitero que estos fueron los criterios que manejamos a la hora de elaborar este proyecto alternativo al que nos estamos refiriendo. No decimos que es el mejor, pero ha sido estudiado durante mucho tiempo y se ha basado en una empresa que está funcionando correctamente.

Creo que de las expresiones del señor Di Giacomo se desprendió la idea de que el principal problema que enfrentamos es que estamos administrados por la Fuerza Aérea la cual, a su vez, depende de la Administración Central. Nuestra empresa, que brinda

un servicio altamente tecnificado, no puede acompasar los avances tecnológicos debido a las restricciones impuestas por la Administración Central que, en algunos casos, están bien pero, en el nuestro, dificulta el buen funcionamiento.

SEÑOR KORZENIAK.- Confieso que tenía conocimiento de este proyecto. Me enteré de su existencia, aproximadamente en la época en que fue elaborado y, si mal no recuerdo, se distribuyó un repartido en ambas Cámaras parlamentarias.

Deseo saber si el material que, según anunciaron, van a dejar a esta Comisión, está actualizado desde lo que ocurrió a partir del año 1992 hasta la fecha. En teoría, ¿este proyecto necesita una actualización o se podría empezar a tratar tal como está?

SEÑOR FILIPPI.- La pregunta del señor Senador Korzeniak es pertinente. Este proyecto de empresa es voluminoso. Por ello, hicimos un resumen para confeccionar estos repartidos. Sabemos que es imposible que se lean si tienen más de cien hojas. Respondiendo la pregunta del señor Senador Korzeniak, este proyecto tendría que ponerse al día. Ha habido avances y cambios que ameritan dicha tarea. De todos modos, constituye una base en la cual se incluyeron ejemplos de empresas similares que funcionan bien en el país. Es así que en el aspecto legal, nos basamos en el LATU. Además, sería necesario incorporar los cambios que se han registrado a nivel de la aeronáutica.

SEÑOR GARAT.- Señor Presidente: he escuchado con mucha atención lo que nos han planteado nuestros invitados. Aquí se ha planteado lo relativo a la situación en la que se encuentran los funcionarios como consecuencia de la reducción de las horas extras; asimismo, se ha puesto de manifiesto que la carrera funcional se vería afectada por la no aplicación del decreto reglamentario y se ha planteado la posibilidad de encarar los servicios aéreos como si se tratara de una empresa privada.

Según lo que han expresado los invitados, quedarían entre 550 y 600 funcionarios, pese a los que se han retirado como consecuencia de los incentivos.

SEÑOR FILIPPI.- Exactamente, quedarían 507 funcionarios.

SEÑOR GARAT.- Muchas gracias.

Quisiera saber si todos los funcionarios están de acuerdo con el hecho de pasar a constituir una empresa privada o existe el problema de formar una empresa privada y, además, de que los funcionarios quieran continuar con la carrera funcional dentro de la Administración Pública.

SEÑOR FILIPPI.- Nosotros no hablamos de una empresa privada, sino de una empresa del Estado que se rija por el Derecho Privado. Creo que ese es el régimen jurídico de la persona pública no estatal.

La pregunta del señor Senador es correcta y su planteo fue tenido en cuenta. En 1992 dijimos que éramos unos adelantados porque poníamos a disposición el cargo público. Hicimos asambleas, consultas y una encuesta -que realizó CEALS y que podemos hacer llegar a los señores Senadores- así como también establecimos en un artículo que los funcionarios tenían cerca de dos años para poder definir si seguían en la Administración Central o si pasaban al régimen jurídico privado. Eso está previsto desde el año 1992 y, de llevarse a cabo todo esto, creo que habría que hacer alguna actualización jurídica sobre los cambios que se han sucedido y, supuestamente, replantear el tema en alguna Asamblea General. No obstante, creo que no ha variado mucho la situación como para que haya cambiado el criterio de los compañeros.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si no me equivoco, nuestros invitados han planteado tres aspectos sustanciales.

Uno de ellos sería el problema que se genera por la restricción de gastos; lo relativo a las horas extras y los viáticos.

Por otro lado tendríamos la falta del decreto reglamentario del artículo 106 de la Ley de Presupuesto y la propuesta o iniciativa que traen los señores invitados que contiene una solución de fondo para todos estos problemas que aquí se han manejado.

Cuando concurren las delegaciones a este ámbito, la Comisión acostumbra a escucharlas y hacer las preguntas del caso, pero normalmente no se realiza un debate sobre los temas. Agradecemos que nos dejen el material correspondiente, ya que luego haremos un repartido y estudiaremos el asunto. Decimos esto sin desmedro de que cada miembro de la Comisión pueda tomar iniciativas de cualquier tipo con relación a los problemas que aquí se han presentado que, aparentemente, tienen un carácter urgente.

SEÑOR FILIPPI.- Quisiera agregar que contamos con un muy amplio material que podremos brindar a los miembros de la Comisión. Allí figura todo lo que nos ha llevado a plantear este proyecto, en qué nos hemos basado y qué estudios y encuestas se hicieron. También podremos entregar a los señores Senadores el proyecto en cuestión, claro está, sin su puesta al día, ya que no nos dará el tiempo para actualizarlo y entregarlo a la brevedad.

Reitero que estamos dispuestos a hacerles llegar todo ese material que tenemos desde hace mucho tiempo.

SEÑOR DIGIACOMO.- Además de la propuesta de la empresa, queremos entregar a los señores Senadores el estudio que hizo la Comisión que se formó en el Aeropuerto de Carrasco para analizar el tema de los servicios que quedarían afectados. Allí se realiza una enumeración de todos los servicios y figura la cantidad de funcionarios que trabaja en cada uno de ellos. También se hace referencia a los problemas que podrían ocurrir. Asimismo, les entregamos los números económicos de la Dirección General de Infraestructura Aeronáutica.

SEÑOR PRESIDENTE.- En nombre de la Comisión, agradecemos la presencia de nuestros invitados, así como la información que nos han brindado. Les reiteramos que estamos a las órdenes para escuchar cualquier planteo que deseen realizar.

Se levanta la sesión.

(Así se hace. Es la hora 17 y 11 minutos.)